



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. december 2025 kl. 09:00**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Likviditetsbehov 2026 samt tillægsbevilling	3
2 Beslutning: Budget 2026 2. behandling	5
3 Beslutning: Forsøg med gratis befordring til unge og ældre i Herning Kommune	8
ORIENTERINGSPUNKTER	
4 Orientering: Harmonisering af udvalgte produkter og takster	11
5 Orientering: Status på Strategiplan 2025-2028	14
6 Orientering: Evaluering af ungekampagnen 2025.....	20
7 Orientering: Resultatet af Midttrafiks 73. udbud - Regionalkørsel i Østjylland	25
8 Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2024.....	28
9 Orientering: Siden sidst.....	32
10 Eventuelt	34

1 Beslutning: Likviditetsbehov 2026 samt tillægsbevilling

Direktøren indstiller,

at Midttrafik tilbageholder 10 mio. kr. fra Regnskab 2025 til tilbagebetaling af kundernes indestående på Rejsekort Classic medio 2026 til Rejsekort & Rejseplan.

at bestyrelsen godkender tillægsbevillingen til budget 2025 for Region Midtjylland.

Resumé

I forbindelse med nedlukningen af Rejsekort Classic i sommeren 2026 forventes der at skulle tilbagebetales indestående på kundernes rejsekort (e-pung). Midttrafik har i Budget 2026 indregnet 13 mio. kr., men på nuværende tidspunkt vurderes hensættelsen ikke at række.

Administrationen fremlægger desuden en tillægsbevilling.

Sagsfremstilling

I forbindelse med overgang til nye produkter på Rejsekortet, som Rejsekort som App og Basiskortet, forventes det nuværende Rejsekort Classic at blive lukket sommeren 2026. I forbindelse med nedlukningen vil kundernes indestående blive tilbagebetalt, som på landsplan på nuværende tidspunkt er ca. 348 mio.kr, hvoraf Midttrafiks andel er ca. 7 % svarende til 23 mio. kr. Midttrafik har indregnet 13 mio. kr. i budget 2026, da forventningen var at kunderne ville bruge en større del af deres indestående ved overgang til de nye produkter.

Midttrafik foreslår derfor at vi hensætter yderligere 10 mio.kr fra Regnskab 2025, da der forventes et underforbrug på 53,9 mio. kr.

Fordelingen af de 10 mio. kr. vil være:

Bestiller	Rejsekortbetaling	Indtægts
Favrskov Kommune	(13.774)	0,14%
Hedensted Kommune	(20.901)	0,21%
Heming Kommune	(77.576)	0,78%
Holstebro Kommune	-	0,00%
Horsens Kommune	(145.343)	1,45%
Ikast-Brande Kommune	-	0,00%
Lemvig Kommune	-	0,00%
Norddjurs Kommune	(11.842)	0,12%
Odder Kommune	(12.576)	0,13%
Randers Kommune	(271.489)	2,71%
Ringkøbing-Skjern Kommune	(22.160)	0,22%
Silkeborg Kommune	(160.163)	1,60%
Skanderborg Kommune	(85.398)	0,85%
Skive Kommune	(47.380)	0,47%
Struer Kommune	-	0,00%
Syddjurs Kommune	(22.232)	0,22%
Viborg Kommune	(98.175)	0,98%
Århus Kommune	(3.850.521)	38,51%
Region Midtjylland	(3.641.865)	36,42%
Letbanen	(1.306.763)	13,07%
Lemvigbanen	(26.389)	0,26%
Holstebro-Skjern	(185.453)	1,85%
I alt	(10.000.000)	100,00%

Hvis tilbagebetalingen til kunderne bliver mindre end forventet, vil de 10 mio. kr. blive tilbagebetalt august eller september 2026.

Tillægsbevillinger til budget 2025

Efter udarbejdelsen af Forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meddelt, at de ønsker at nedskrive deres Rejsekortlån med ca. 7 mio. kr. ud over det budgetterede i 2025.

2 Beslutning: Budget 2026 2. behandling

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender budget 2026.

Resumé

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2026 udgør 2.081,2 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 26,9 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Sagsfremstilling

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2026 udgør 2.081,2 mio. kr., hvilket svarer til en nedskrivning på 26,9 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Nedskrivning kan primært henføres til følgende forhold:

- Nedskrivning af indtægterne: +12,6 mio. kr.
- Lavere operatørudgifter på bus: -34,7 mio. kr.
- Lavere operatørudgifter på Flextrafik: -15,3 mio. kr.
- En forhøjelse af driftstilskuddet til Aarhus Letbane: +20,3 mio. kr.
- Overført overskud i 2025, som ikke indregnes i B2026: -15,3 mio. kr.

De væsentligste ændringer i budgettet er opsummeret nedenfor. En mere detaljeret gennemgang, herunder beskrivelse af forudsætninger og beregningsmetoder, fremgår af det tilhørende bilagsmateriale.

Passagerindtægter

Der budgetteres med indtægter for 866,8 mio. kr. på tværs af alle områder i budget 2026, hvilket svarer til et fald på 12,6 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet i forbindelse med udfasningen af Rejsekort som fysisk kort (de blå punkter) samt tilbagebetaling af ubrugte klippekort og pendlerklip i Midttrafik appen forud for appens planlagte nedlukning.

- Der er betydelig usikkerhed om tilbagebetalingens størrelse, da den afhænger af, om kunderne opbruger deres saldo/klip ved rejser eller anmoder om refusion.
- Indtægterne fordeles i henhold til Midttrafiks regnskabspraksis via en data-drevet indtægtsdelingsmodel, hvor den konkrete fordeling sker på baggrund af indtægtsdata fra det aktuelle regnskabsår.

Operatørudgifterne vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik

De samlede operatørudgifter udgør i budget 2026 samlet 2.638,6 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 21,5 mio. kr. i forhold til B2025.

Busdrift inkl. Flexbus

De samlede operatørudgifter til busdrift er i 2026 budgetteret til 1.481,3 mio. kr., hvilket er et fald på 34,7 mio. kr. sammenlignet med 2025. Underliggende bevægelser omfatter modgående effekter fra indeksudvikling og reduceret kørselsomfang.

- Engangsbevilling på 15 mio. kr. i 2025, som ikke er med i 2026
- Ekstraordinær nedskrivning af budgettet for Aarhus Kommune på 51,1 mio. kr.
- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift på 13,2 mio. kr.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 14.900 timer resulterer i en mindreudgift på 10,2 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 26,9 mio. kr., som inkluderer øget administrationsomkostninger til udbud 66
- Operatørudgifterne til flexbus forventes at udgøre 6,1 mio. kr. i 2026, hvilket er 0,1 mio. kr. lavere end B2025.

Togdrift

Der budgetteres med en samlet operatørudgift på 99,7 mio. kr. til togdrift i 2026, svarende til en stigning på 1 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringerne dækker over både justerede driftstilskud og planlagte investeringstilskud.

Letbanedrift

Letbanens operatørudgifter er budgetteret til 384,6 mio. kr., hvilket er en stigning på 27,6 mio. kr. sammenlignet med 2025. Stigningen relaterer sig primært til øgede driftsbetalinger og fornyelse af infrastrukturen.

Flextrafik

Udgifterne til flextrafik er budgetteret til 673 mio. kr., hvilket udgør et fald på 15,3 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes primært lavere priser på operatørudgifter på udbuddet i 2025.

- Ændringer indarbejdet på baggrund af faktisk kørsel, suppleret med kommunale budgetønske

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer er i budget 2026 samlet opgjort til 112,4 mio. kr., hvilket er en reduktion på 4,8 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringen skyldes primært forskydninger i investeringer og ændringer i Midttrafiks digitale platforme.

- Indkøb af validatorer fremrykket til 2025: -14,6 mio. kr.
- Nedlukning af Midttrafik App i foråret 2026: -3,8 mio. kr.
- Investeringer i nyt realtidssystem og øvrigt bus-IT: +13,8 mio. kr.

Billetkontrol

For 2026 forventes en nettoudgift til billetkontrol på 4,5 mio. kr., hvilket er en opjustering på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Justeringen skyldes en kombination af højere forventede indtægter og indeksering.

- For 2026 forventes der et estimeret tab på 45,8 mio. kr. vedrørende ubetalte kontrolafgifter for Midttrafiks samlede tilgodehavende, akkumuleret siden 2019, hvilket belaster budget 2026 med 6,5 mio. kr. svarende til en stigning på 3,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2025.
- Indtægter samt udgifter til egen administration og ekstern kontrolleverandør ligger på niveau med budget 2025.

Trafikselskabet

Trafikselskabets samlede budget for 2026 udgør 121,5 mio. kr., hvilket er et fald på 14,7 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringerne skyldes primært løn- og prisreguleringer samt en intern omplacering af udgifter til andre budgetposter. Derudover var der overførte projektmidler på 15,3 mio. kr. i budget 2025, som ikke er tilført i 2026.

- Pris- og lønregulering (P/L) for 2026: +4,0 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2025 på 0,2 mio. kr. samt regulering af indefrosne feriepenge for 2024 på 0,1 mio. kr.
- Flytning af udgifter til realtidsudstyr, Live-app og billetgebyrer til Drifts- og Billetsystemer, hvilket reducerer Trafikselskabets budget med 1,1 mio. kr.
- I forhold til Budgetforslag 2026 er projektet LES – behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune nu indarbejdet i budget 2026. For 2026 udgør projektet en udgift på 1,0 mio. kr. under Trafikselskabet.

Flextrafikadministration

Budgettet for Flextrafikadministration i 2026 udgør samlet 45,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 2,4 mio. kr. i forhold til 2025. Stigningen er direkte relateret til udviklingen i antal ture, da administrationsbidraget er turbaseret.

- Administrationsbidrag beregnes som en fast betaling pr. kørte tur, budgettet afhænger derfor af det faktiske antal ture i flextrafikken.

Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2026 at forblive stabil og i balance, i forlængelse af de senere års konsoliderede udvikling. Den løbende likviditetsstyring sikrer et forudsigeligt månedligt cash flow baseret på stabile indtægter, planlagte vognmandsbetalinger og bestillerfinansiering. Kassekreditte indgår som en integreret komponent i den kortfristede likviditetsstyring og kan, ved behov, suppleres med repo-forretning for at sikre den fornødne driftslikviditet.

- Den samlede likviditetsreserve vurderes tilstrækkelig til at imødegå udsving i betalingsstrømme.

Ændringer siden budgetforslag 2026

Budget 2026 er nedskrevet med 55,6 mio. kr. sammenlignet med budgetforslaget.

- Busdrift inkl. Flexbus nedskrevet med 41,2 mio. kr. hvoraf 51,1 mio. kr. vedrører afregning af AarBus.
- Opnormering på Skolekørsel i Norddjurs Kommune
- Opnormering på rute 200 på 1,5 mio. kr.
- Indregnet udbud 72 og 73.
- Horsens Kommune har tilføjet en indekspulje på 3,5 mio. kr.
- Flexbus opskrevet med 0,9 mio. kr. grundet projekt LES.
- Test af ViborgUNG billet nedskriver passagerindtægter med 0,3 mio. kr.
- Nedjustering af passagerindtægter i hhv. Skive Kommune (0,3 mio. kr.), Viborg Kommune (2 mio. kr.) og Aarhus Kommune (5,5 mio. kr.) på grund af ændret indtægtsdelingsmodel.
- Flextrafik nedskrives med 15,3 mio. kr. hovedsageligt på grund nyt operatørudbud samt ændring i kørselsomfang.
- Togdriften er opskrevet med 0,7 mio. kr. til dækning af NIS2.
- Trafikselskabet er tilført 1,0 mio. kr. til projekt LES - behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Budget 2026
- 2.b Bilag 2 – Høringssvar

3 Beslutning: Forsøg med gratis befordring til unge og ældre i Herning Kommune

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan forsøget forholder sig til de vedtagne rammevilkår for billetprodukter uden for den fælles takststruktur – herunder særligt princippet om entydig gyldighed i al kørsel inden for kommunegrænsen.

at Herning Kommune får tilladelse til at gennemføre et forsøg i 2026 med gratis befordring for unge (16–26 år) og pensionister (67+) i kommunens bybusser og lokalruter,

Resumé

Herning Kommune ønsker i 2026 at gennemføre et nyt forsøg med gratis busrejser for unge og pensionister i hele kommunen. Forsøget skal erstatte det nuværende HerningUNG-kort og viderefører samtidig ordningen med gratis lokalruter. Der er ikke afsat midler til compensation til Region Midtjylland, hvorfor de regionale ruter ikke vil være omfattet. Midttrafik anbefaler, at Herning Kommune selv står for udstedelsen af gratis pendlerkort for at muliggøre en opstart i 1. kvartal 2026.

Sagsfremstilling

Herning Kommune har siden oktober 2024 gennemført to særskilte forsøgsordninger med kollektiv trafik:

- HerningUNG - et særligt pendlerkort, der giver unge mellem 16 og 26 år mulighed for at rejse billigere med bybusserne i Herning Kommune.
- Gratis lokalruter - gratis kørsel på kommunens lokale buslinjer

Et af indsatsområderne i kommunens klimaplan er at fremme borgernes grønne transportvaner ved at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. De to forsøgsordninger skal ses i dette lys, og de foreløbige erfaringer er positive både i forhold til kundevækst og lokal opbakning.

I budgetforliget for 2026 har forligspartierne derfor besluttet at videreføre og udvide forsøget. Frem for at fortsætte HerningUNG ønsker Herning Kommune at erstatte denne ordning med et nyt forsøg, hvor det bliver gratis for både unge (16–26 år) og pensionister (67+) at rejse med bybusser og lokalruter i hele Herning Kommune i 2026. Ordningen med gratis lokalruter videreføres uændret, og HerningUNG-kortet vil blive nedlagt som en konsekvens af den nye, bredere ordning.

Forsøget estimeres at medføre et årligt indtægtstab på 2,3 mio. kr., men der er ikke afsat midler til indtægtskompensation til Region Midtjylland. Det betyder, at forsøget ikke vil omfatte de regionale ruter med kørsel i Herning Kommune. Herning Kommune har dog tilkendegivet, at de håber, at Region Midtjylland vælger at indgå i forsøget uden compensation, så de regionale ruter kan indgå på lige fod med Hernings bybusser og lokalruter.

Afvigelse fra bestyrelsens beslutning om ensartede rammevilkår for billetprodukter

Bestyrelsen vedtog i september 2025 fem overordnede rammevilkår for udvikling og vedligeholdelse af billetprodukter uden for den fælles takststruktur. Rammevilkårene udspringer af Midttrafiks strategiplan 2025–2028 og ekspertudvalgets anbefalinger og skal sikre en mere enkel, ensartet og forståelig produktportefølje for både kunder og bestillere.

Formålet er at skabe en fælles og forudsigelig tilgang til lokale billetprodukter gennem klart definerede målgrupper, entydige gyldighedsområder, ens priser, fælles branding og standardiserede vilkår. Rammevilkårene udelukker ikke forsøg og midlertidige løsninger, men lægger vægt på, at nye ordninger udformes med henblik på eventuel fremtidig harmonisering.

Det foreslåede forsøg fra Herning Kommune afviger dog på enkelte punkter fra bestyrelsens fastlagte principper – navnlig kravet om, at produkter skal gælde i hele Midttrafiks materiel inden for kommunegrænsen. Da Herning Kommune ikke har afsat midler til indtægtskompensation til Region Midtjylland, vil de regionale ruter ikke være omfattet af forsøget.

Denne afgrænsning kan skabe betydelig uklarhed for kunderne, da det i praksis vil være vanskeligt at gennemskue, hvilke ruter der er gratis, og hvilke der kræver billet – til trods for at alle ruter kører inden for samme kommune. Det kan føre til misforståelser, klager og utryghed, særligt for sårbare passagergrupper som ældre, og øger risikoen for uheldige kontrolsituationer. Samtidig skaber det en unødigt kompleksitet for chauffører og informationspersonale, som skal forklare og håndhæve forskellige regler afhængigt af rutetype – i direkte modstrid med intentionen om entydige og let forståelige produkter.

Midttrafiks overordnede princip for ruteplanlægning er, at kunderne skal være "farveblinde" - forstået sådan, at de ikke skal behøve at kende eller skelne mellem, om bussen er en regional rute (blå) eller en lokalrute/bybus (gul). En differentiering i adgang til gratis befordring, afhængigt af rute og busfarve, risikerer at føre til tilfældige og uretfærdige situationer, hvor to passagerer, der foretager sammenlignelige rejser i Herning Kommune, oplever vidt forskellige regler og betingelser – alene fordi den ene stiger på en gul bus og den anden på en blå. Det kan skabe frustration, klager og en følelse af urimelig forskelsbehandling, som strider mod intentionen om en sammenhængende og brugervenlig kollektiv trafik.

Administrationens bemærkninger

Midttrafik er som udgangspunkt positivt indstillet over for forsøg, der kan fremme den grønne omstilling og afprøve nye måder at tænke kollektiv trafik på. I den konkrete sag er der dog en række praktiske forhold, der bør fremhæves.

Af hensyn til chaufførernes arbejdsvilkår og for at undgå, at de aktivt skal tage stilling til hver enkelt passagers alder, er det en forudsætning fra Midttrafiks side, at kunderne skal være i besiddelse af et gyldigt pendlerkort for at kunne rejse gratis i forsøgsperioden. Kortet vil naturligvis blive udstedt til 0 kr. for kunden.

Da ordningen forventes at få stor tilslutning, til sammenligning udstedes der årligt cirka 9.000 gratis pensionistkort i Horsens, og da forsøget i Herning både omfatter unge og pensionister, vil det være en betydelig administrativ opgave. Midttrafiks kundeservice er i forvejen under pres som følge af hjemtagelsen af Rejsekort Kundecenter

og omlægning til nye billetprodukter. Hvis Kundeservice skal håndtere udstedelsen, vil forsøget tidligst kunne igangsættes i andet kvartal af 2026. Herudover vil Herning Kommune skulle afholde udgiften til porto, som forventes at være ca. 25 kr. pr. kort, da opgaven ligger uden for det eksisterende administrationsgebyr.

For at imødekomme Herning Kommunes ønske om en hurtig opstart anbefales det, at man anvender samme model som i Horsens Kommune, hvor kommunen selv står for udstedelsen af kortene, f.eks. via Borgerservice, mens Midttrafik leverer det nødvendige særlige papir og plastiklommer til produktionen af pendlerkort. Med denne model vil det forventeligt være muligt at igangsætte forsøget i 1. kvartal 2026.

4 Orientering: Harmonisering af udvalgte produkter og takster

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Bestyrelsen besluttede på sit møde i september 2025 rammevilkår for at gøre Midttrafiks produkter og takster mere ensartede. Administrationen har i samarbejde med bestillerne påbegyndt et arbejde med at lave konkrete forslag til harmoniserede produkter inden for disse rammevilkår. Der orienteres om status herfor.

Sagsfremstilling

Baggrund

I Strategiplan 2025-2028 har bestyrelsen fastlagt et indsatsområde med overskriften "Nemt, tilgængeligt og forståeligt". Det er uddybet i strategiplanen med bl.a., at "med harmonisering af vores produkter gør vi porteføljen mere overskuelig og forståelig for kunderne".

Bestyrelsen konkretiserede dette på sit møde i september 2025 ved at fastlægge fem rammevilkår, der skal danne grundlag for Midttrafik videre arbejde med billetprodukterne:

1. Fælles målgruppe
Billetprodukter skal som udgangspunkt henvende sig til en ensartet og tydeligt defineret kundegruppe på tværs af kommuner og bestillere. Målgruppen skal være afgrænset på samme måde, eksempelvis i form af et fælles aldersspænd, for at sikre enkelhed i kommunikation, administration og brug.
2. Entydigt gyldighedsområde
Billetprodukter bør have et klart defineret gyldighedsområde – eksempelvis inden for en kommunegrænse, og være gyldige i alle Midttrafiks transportmidler inden for dette område, uanset om der er tale om lokale eller regionale ruter.
3. Identisk pris
Prisen fastsættes af Midttrafiks administration og er ens på tværs af bestillere. Indtægterne heraf fordeles mellem de bestillere som bidrager til transportarbejdet, herunder indregnet et eventuelt behov for indtægtskompensation til den ikke initiativtagende bestiller, hvilket reguleres årligt på baggrund af seneste års indtægtsdata og passagertal.
4. Fælles navn og branding
Produkterne markedsføres under et fælles navn og visuelt udtryk, hvilket bidrager til genkendelighed for kunder og letter betjeningen for Midttrafiks personale.

5. Ingen lokale afvigelser

Det enkelte produkt skal være standardiseret. Lokale tilpasninger i fx aldersgrænser, pris, zoner, adgangskrav eller betingelser skal ikke forekomme, da det svækker overskuelighed og gør administration og kommunikation unødigt kompleks.

I forbindelse med beslutningen om de fem rammevilkår lagde bestyrelsen vægt på, at det stadig skal være muligt at lave pilotprojekter for den enkelte bestiller, så man kan afprøve nye tiltag.

Konkrete forslag til harmonisering af produkter

Administrationen har arbejdet videre med disse rammevilkår for at omsætte dem til konkrete forslag til harmonisering af de produkter, Midttrafik kan ændre. Det er primært de produkter, der inden for samarbejdet i Rejsekort og Takstvest-samarbejdet giver mulighed for lokale særprodukter, kampagner og forsøg. I Midttrafik er det fx særlige pensionistkort i en del kommuner, lokale forsøg med billetter rettet mod unge osv.

Et andet indsatsområde i Strategiplanen er "Tæt samarbejde med interessenter". Det har været vigtigt at involvere bestillerne i at lave forslag til harmonisering for de produkter, Midttrafik kan ændre.

Midttrafik var 10. november 2025 vært ved en workshop, hvor alle kommuner og regionen var inviteret. Regionen og ca. halvdelen af kommunerne deltog.

På workshoppen blev interne og eksterne rammevilkår for Midttrafiks produktsortiment gennemgået. Desuden blev udfordringerne for kunder, chauffører og administration ved et bredt og kompliceret sortiment drøftet.

Der var bred enighed om, at Midttrafik bør harmonisere sit sortiment, så det bliver mere nemt, tilgængeligt og forståeligt for kunderne at vælge den rette billet, når de vil bruge kollektiv trafik. Vi skal sikre, at kunderne føler sig trygge ved, at de får den rette billet, og ikke betaler for meget for billetten.

Det blev bl.a. drøftet nogle valg, der skal træffes, fx:

- Skal de enkelte bestillers ønske om et attraktivt tilbud til særlige grupper skal foregå via de landsdækkende løsninger (fx Rejsekort eller Ungdomskort) eller lokale Midttrafik-løsninger.
- Hvordan kan man gøre det nemt for kunderne at forstå mulighederne, hvis en billet er begrænset til at være inden for kommunegrænsen eller kun til kommunalt finansierede busser?

Der var også opbakning til, at der fortsat kan være pilotforsøg ved de enkelte bestillere. Det er vigtigt med god kommunikation, så kunderne kender de nye muligheder. Pilotforsøg skal kunne strække sig over en længere periode, da det tager tid at ændre kundernes vaner. Midttrafik har en vigtig rolle i at følge op på forsøg og faktabaseret dokumentere, hvad der virker – og dele denne viden med bestillerne.

På workshoppen fik Midttrafik mange gode input fra bestillerne. Disse indarbejdes nu i konkrete forslag til harmoniserede produkter rettet mod hhv. pensionister og unge. Bestillerne skal kun kunne vælge mellem disse produkter, hvis de vil tilbyde disse målgrupper særligt attraktive vilkår.

Bestillerne inddrages igen, når de konkrete forslag til produkter er udarbejdet. Derefter forelægges forslagene for Midttrafiks bestyrelse i starten af 2026.

5 Orientering: Status på Strategiplan 2025-2028

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om arbejdet med Strategiplan 2025-2028 siden vedtagelsen på bestyrelsesmødet 20. juni 2025.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. juni 2025 vedtog bestyrelsen Strategiplan 2025-2028.

Den er bygget op med fire "lag", der tilsammen skal sikre, at vi når Strategiplanen:

- Visionen:
 - "Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle"
- Fire strategiske indsatsområder:
 - "Helhedsorienteret mobilitet"
 - "Nemt, tilgængeligt og forståeligt"
 - "Tæt samarbejde med interessenter"
 - "Attraktiv og udviklende arbejdsplads"
- Værdier:
 - "Ansvarlig"
 - "Passioneret"
 - "Nyskabende"
- Kultur og ledelse

De resterende forslag til aktiviteter bliver gemt i en backlog, som chefteamet løbende kan tage frem og prioritere nye aktiviteter fra, efterhånden som timingen og ressourcerne er til det. Backloggen kan også suppleres med nye forslag til aktiviteter, hvis det opstår nye idéer.

De prioriterede 19 aktiviteter under de fire indsatsområder, som sættes i gang nu, er:

Helhedsorienteret mobilitet

- Harmonisering af flextrafik 2.0
- Udvikling af strategi for mobilitetshubs med særligt fokus på hovednettet og skalerbarhed
- Driftsmål for busdrift og planlægning
- Udvikling af klare servicemål for hovednettet, tilbringer-trafik og fysisk infrastruktur i Mobilitetsplan 2027-2030

Nemt, tilgængeligt og forståeligt

- Proaktivt samarbejde med Takst Vest og RKRP om færre billetprodukter og -systemer
- Udvikling af bedre kundeinformation ved driftsnedbrud, fx Letbanen
- Opdatering af drifts- og servicemål i forhold til Strategiplanen og ensretning på tværs af kundeservice, billetkontrol og flextrafik bestillingsmodtagelse

Tæt samarbejde med interessenter

- Udvikling af en Midttrafik bestilleruddannelse i både flextrafik og bustrafik til nye ansatte hos kommuner og region
- Ruteøkonomi skal være tilgængelig for både ejere og leverandører i BI
- Udvikling af entreprenørportal i BI med relevante data for løbende kontrakt-opfølgning
- Styrke Midttrafiks IT-setup for at realisere IT-strategien med at flytte fokus fra drift til leverandørstyring, gennemføre relevante udbud og forbedre kontrakttopfølgning

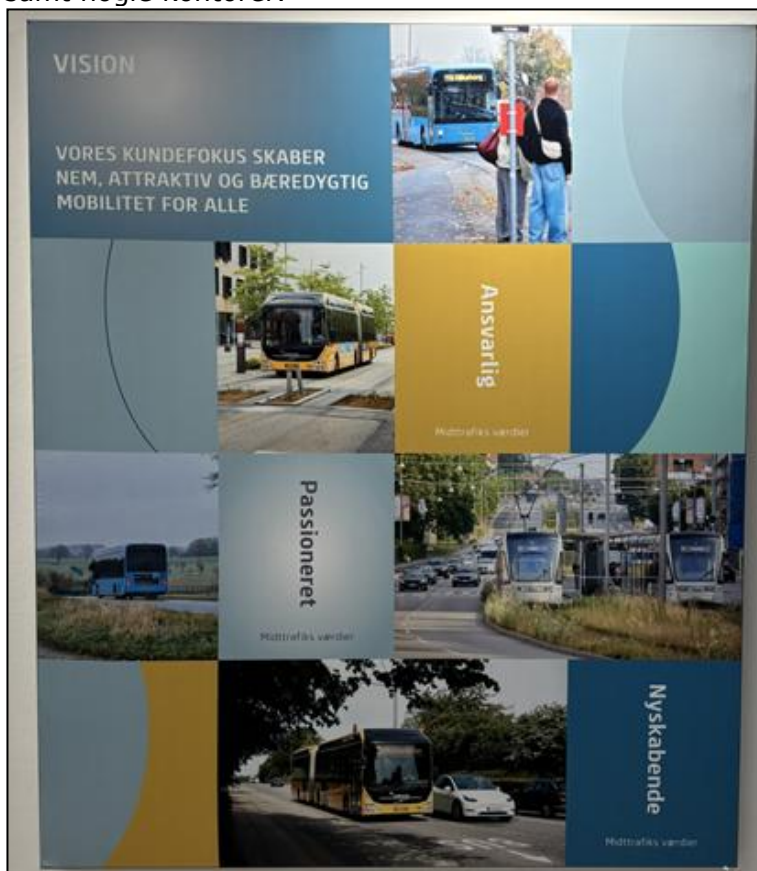
Attraktiv og udviklende arbejdsplads

- Obligatorisk 'Kunde for en dag'. Alle medarbejdere bliver inddelt i grupper og indkaldt til aktiviteten.
- Jobrotation og praktik i andre afdelinger for at udvikle produktviden og kompetencer. Er ikke relevant for alle medarbejdere.
- Implementering af værdier og kultur i Midttrafik. Fx ved hjælp af gamification, paneldilemmaer (i stil med Monopolet), deltagelse i Kobla m.m.
- Employer branding strategi, så Midttrafik fremstår som en professionel og attraktiv arbejdsplads
- Udvikling af koncept for onboarding af nye medarbejdere
- Udvikling af ny projektmodel for Midttrafik, der kan skaleres til både store og små projekter
- Fastlægge og udvikle IT-kompetencer, så de matcher den nye rolle for Midttrafiks interne IT-afdeling
- Analyse af teamets opgaver for at se muligheder for optimering med AI

Synliggørelse af visionen og værdier

Visionen og de fire værdier for Midttrafik, der blev fastlagt i Strategiplanen skal ud at leve i dagligdagen for Midttrafiks medarbejdere.

Visionen og værdierne er derfor på forskellig vis blevet synliggjort i Midttrafiks lokaler, bl.a. ved folie og store malerier på væggene i Midttrafiks mødelokaler og fælleslokaler samt nogle kontorer.



Synliggørelsen i hverdagen er et led i, at visionen og værdierne altid er i fokus for medarbejdere og ledere – og bør give anledning til, at værdierne bliver brugt i det daglige arbejde som rettesnor for, hvordan Midttrafiks medarbejdere bør arbejde med opgaverne.

Ledelseskodeks

Kultur og Ledelse er en vigtig del af Midttrafiks strategiplan. Lederteamet har derfor vedtaget et ledelseskodeks på fem udsagn, der beskriver, hvad lederteamet forstår ved god ledelse i Midttrafik.

Ledelseskodekset er:

Som leder i Midttrafik:

- Er jeg rollemodel ved at handle autentisk og transparent.
- Skaber jeg følgeskab, resultater og trivsel i tæt samspil med medarbejderne.
- Er jeg helhedsorienteret og arbejder altid for Midttrafiks bedste.
- Går jeg forrest for at skabe en kultur præget af tryghed, tillid, troværdighed og ordentlighed.
- Skaber jeg rammer og vilkår, så medarbejderne kan tænke innovativt og tage initiativ til forandring.

For at sikre, at alle lederne har ledelseskodekset med i den daglige ledelse, har alle ledere fået en ramme med ledelseskodekset, de kan have til at stå på kontoret. Det giver også medarbejderne mulighed for at tale med lederne om deres oplevelse af, om lederen lever op til kodekset. Ledelseskodekset bliver ligeledes en del af MUS-samtalerne.



Det videre arbejde

Direktøren og cheftteamet vil arbejde videre med de igangsatte aktiviteter og sammen med lederteam og medarbejdere løbende lave nye tiltag for at sikre, at Strategiplan 2025-2028 bliver ført ud i livet.

6 Orientering: Evaluering af ungekampagnen 2025

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Den kollektive trafik har ændret sig med nye nationale billettyper og digitale muligheder. Derfor har der været behov for at udvikle et nyt ungekoncept, som fungerer på tværs af kunderejsen fra image til taktisk salg, så der skabes både en stærkere emotionel og praktisk tilknytning til Midttrafik. Kampagnen har vist flotte resultater i både performance og i eftermålingen. Næsten 8 ud af 10 svarer, at kampagnen har påvirket deres opfattelse af Midttrafik positivt, og 7 ud af 10 har fået en positiv oplevelse af bussen.

Sagsfremstilling

Midttrafik lancerede i juni en ny kampagne til unge mellem 16 og 26 år. Strategisk har vi skabt en kampagne, der ligger mere i tråd med Midttrafiks øvrige brandingkampagner – med et twist, der passer til de unge. For at ramme målgruppen bedst muligt, blev der inden kampagneudviklingen gennemført to fokusgruppeinterviews for at få indsigter om de unges brug af og holdning til kollektiv trafik og deres medieforbrug.

Indsigterne gav anledning til flere nye virkemidler, fx brug af humor med en kendt komiker, nyt grafisk layout og ændret mediemix.

Formål

Kampagnen har til formål at indfri følgende målsætninger blandt de unge:

- Opmærksomhed: Give Midttrafik mere synlighed og større genkendelse.
- Kendskab: Øge kendskabet til Midttrafik, Ungdomskortet og Rejsekort-appen.
- Overvejelse: Skabe en mere positiv opfattelse af den kollektive trafik.
- Konvertering: Motivere til at vælge Midttrafiks tilbud.

Kampagneunivers

Kampagnen består af hhv. et grafisk univers og et filmunivers.

Det grafiske univers er udviklet med udgangspunkt i Midttrafiks corporate farver og den nuværende brandingkampagne "Få mere ud af turen". Der er tilføjet nye brand assets, der er testet hos de unge.

Med den grafiske del ønsker vi at gøre billetvalget nemt for de unge. Rejser man tit, skal man vælge Ungdomskort – rejser man ikke så tit, skal man vælge Rejsekort-appen. Vi giver kun de to valgmuligheder, som passer bedst til de unge. Herudover ønsker vi at fortælle de unge, at der er penge at spare ved at vælge den rigtige billet.

Rejser du på den billigste måde?

Rejser du ikke så tit, skal du vælge **Rejsekort**

Rejser du tit, kan et **Ungdomskort** ofte betale sig

midtrafik

Slip for mor fra kun 14,45 kr. om dagen

Rejs frit i dit prisområde med et Ungdomskort

midtrafik

Filmuniverset består af tre film med den kendte og lokale komiker Jakob Thrane. Samarbejdet med den målgruppe-relevant content creator, fungerer ved, at han skriver replikkerne og spiller rollen som "mor". Med "mors taxa" har vi valgt at gå direkte efter Midttrafiks største konkurrent, når det kommer til de unge.



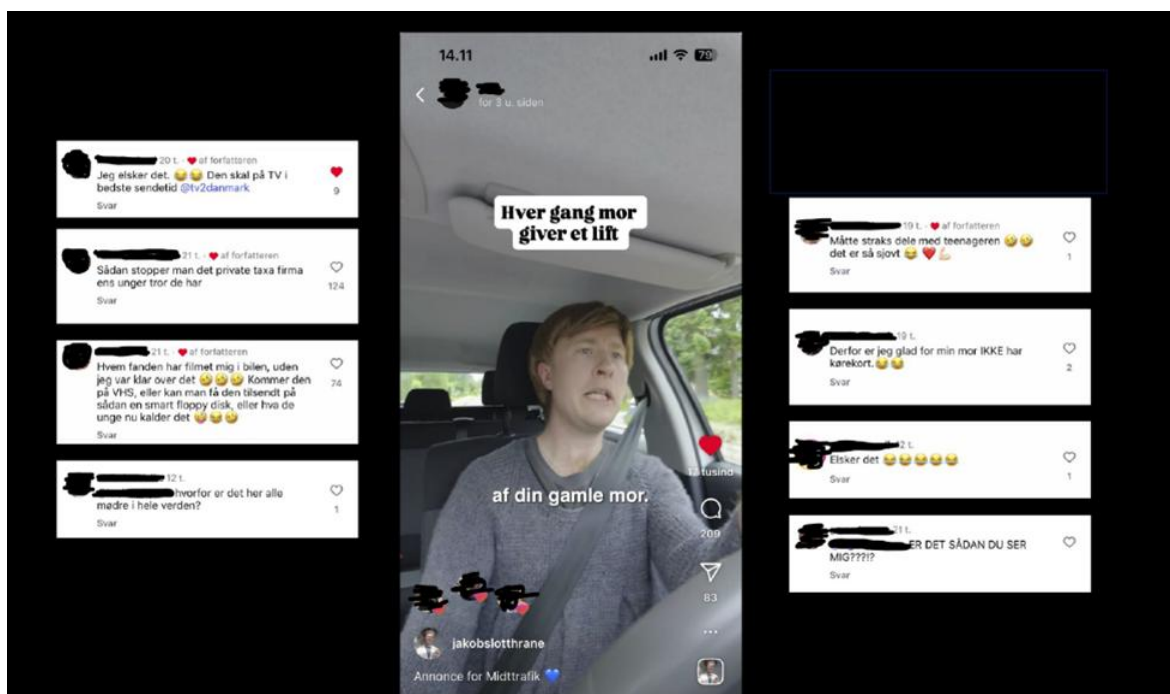
Resultater

Midttrafik er lykkedes med at lave en kampagne, der skiller sig ud og præsterer hele vejen ned i salgstragten. Indsatsen har fanget målgruppens opmærksomhed, styrket Midttrafiks image, øget kendskabet, løftet overvejelse og påvirket adfærd.

Ungekampagnen har præsteret godt på flere niveauer og eksemplificerer styrken af nye og alternative formater i kombination med taktisk indhold.

Indholdet på sociale medier er blevet delt eller liket mere end 47.000 gange. Jf. vores bureau er engagement i den størrelsesorden atypisk for betalte annoncer og understreger, at kampagnens format og budskab har ramt rigtigt. Samlet set indikerer kombinationen af høj seertid, fuldførte visninger og markant engagement, at de unge ikke blot er blevet eksponeret – de har fulgt med hele vejen igennem og har med stor sandsynlighed opfanget og forstået budskabet.

Også den sekundære målgruppe, mødrene, har taget godt imod kampagnen.



Medier

For at nå kampagnens målsætning valgte vi et meget målrettet mediemix. På baggrund af de unges egne input har vi tilføjet TikTok og udeladt Facebook. Herudover har vi lavet en ekstra indsats ude på de enkelte skoler med stor succes.

Instagram

Vi har opnået 3.353.955 eksponeringer og 530.087 3-sek. videovisninger. Over tre måneder har vi en gennemsnitlig frekvens på 8, som er tæt på ideel for brandopbygning: gentagelser nok til, at budskabet sætter sig, uden at blive trættende. Samtidig har vi varieret udtrykket – Thrane-videoerne har kørt side om side med stills og de helt korte grafiske klip – så feedet føltes friskt, og vi har kunnet fastholde interessen, mens vi byggede genkendelse og forståelse af budskabet.

TikTok

Vi har opnået 8.613.416 eksponeringer og 1.354.957 2-sek. videovisninger. Over tre måneder har vi fået både skala og kvalitet i visningen, præcis det man ønsker i en brandopbyggende ungeindsats.

YouTube

Vi har opnået 2.826.215 eksponeringer og 2.151.597 100% visning. Ift. videovisninger har vi opnået flotte resultater, hele 93,16% har set kreativet til ende.

Før- og eftermåling

Der er blevet gennemført en eftermåling for at kunne dokumentere kampagnens effekt og resultater. Se måling i bilag 1.

Kampagneerindringen ligger højere, end vi har set ved nogen tidligere måling af vores kampagner. Lige over 100.000 unge i Midtjylland kan huske at have set kampagnen.

Målet om at løfte Midttrafiks og bussens image blandt unge midtjyder er i den grad blevet indfriet. Næsten 8 ud af 10 i målgruppen markerer, at kampagnen har påvirket deres opfattelse af Midttrafik positivt og 7 ud af 10 har fået en positiv oplevelse af bussen.

Tre fjerdedele af målgruppen har også fået god viden om billetter og priser, og kampagnen har dermed løftet kendskabet til de specifikke produkter, der er relevante for dem.

Kampagnen præsterer virkelig flot på overvejelse, og har fået 6 ud af 10 i målgruppen til at overveje at køre med Midttrafik, og samme antal til at overveje Ungdomskort eller Rejsekort-appen.

Målgruppen er igennem kampagnen blevet motiveret til at vælge Midttrafiks tilbud. Mere end 4 ud af 10 siger, at kampagnen har fået dem til at køre mere med Midttrafik og bruge Ungdomskort eller Rejsekort-appen.

Overordnet set har kampagnen leveret på alle parametre og scorer over benchmark.

Ad recall & recognition	Uhjulpet kampagneerindring	40 %	😊😊	Ad response	God viden om billetter/priser	74 %	😊😊
	Hjulpert kampagneerindring	65 %	😊😊		Positivt indtryk af Midttrafik	78 %	😊😊
	Medieerindring (top 3 medier)	27 % - 47 %	😊		Positiv oplevelse af bussen	68 %	😊😊
	Afsendergenkendelse	76 %	😊		Lyst til at undersøge Ungdomskort	65 %	😊😊
Ad message	Budskabsmodtagelse	72 % - 93 %	😊😊	Lyst til at undersøge Rejsekort	64 %	😊😊	
	God	66 %	😊	Overveje at køre med Midtrafik	60 %	😊😊	
Ad liking	Troværdig	79 %	😊😊	Overveje Ungdoms-/Rejsekort	60 %	😊😊	
	Interessant	72 %	😊😊	Køb/brugt Ungdoms-/Rejsekort	44 %	😊😊	
	Relevant	79 %	😊😊	Kørt mere med Midttrafik	43 %	😊😊	
	Anderledes	93 %	😊😊				

Målgruppen forstår i høj grad kampagnens intenderede budskab: At bussen og Midttrafik er ligesom at køre med mor – bare uden at høre på mor (ca. 54 %).

Mange forstår også budskabet om, at man kan rejse billigere med billettyper til unge (ca. 44 %).

Her er lidt udsagn fra de unge:

"At midt trafik er lige så godt som at køre med sin mor men uden hendes irriterende kommentarer."

"At det er lige så sikkert og godt at kører med midttrafik bare uden alt bøvlet der kommer ifm at kører med mor."

"Det er rart at få et lift af mor, men med for mange spørgsmål og snak, er det måske nemmere at tage bussen / toget. Som de selv skriver, så er det ligesom at køre med mor, men uden mor."

"At hvis man tager bussen behøver man ikke høre på ens mor. Eller skulle vente i bilen mens de handler ind i timevis."

"At det kan være mere attraktivt og mindre besværligt at køre med offentligt end at køre med sin mor som snakker og spilder tid."

"Det nemmere at tage offentligt, du slipper for at høre på ens klyngende mor, snage i privatlivet osv. her er der ro og du kommer fra a til b uden lange stop som ikke gavner din tid."

"At det kan være en fordel at tage offentlig transport."

"At man skal rejse med rejsekort eller UNGDOMSKORT. Især unge mennesker."

"At det er en dejlig og billig tur"

"Rejs billigt"

"At det er fedt for unge at rejse med offentlig transport"

"Viden om billettyper"

Salgs- og passagertal

I løbet af kampagneperioden har vi fastholdt Ungdomskortsalget på trods af, at Ungdomskortet i 2025 har skiftet platform fra Midttrafik app til Rejsebillet. Derudover har det været et øget brug af Rejsekort-appen i målgruppen.

Det øgede brug af Rejsekort-appen kan dog ikke alene tilskrives ungekampagnen, da Midttrafik sideløbende indgår i en landsdækkende indsats for at få kunder til at skifte deres fysiske Rejsekort ud med appen.

Alt i alt viser kampagnen flotte resultater. De unge har i kampagneperioden fået et bedre indtryk af Midttrafik og busserne – og de har fået større lyst til at køre med os og undersøge, hvilken billet der er bedst for dem.

På den baggrund anbefaler vi, at vi fortsætter kampagnearbejdet i 2026.

Kampagnen har i 2025 haft et samlet budget på 1 mio. kr. inkl. moms.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Ungekampagne - Posttest 2025

7 Orientering: Resultatet af Midttrafiks 73. udbud - Regionalkørsel i Østjylland

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks 73. udbud består af én pakke, som på udbudstidspunktet har 60.549 køreplanstimer pr. år, fordelt på 23 kontraktbusser og 3 reservebusser. Kontrakten træder i kraft ved køreplansskiftet i sommeren 2026, og ophører sommeren 2029. Busselskabet GoCollective A/S har vundet kontrakten, og driften bliver hovedsageligt med laventré dieselbusser.

Sagsfremstilling

Udbuddet omfatter driften af lokal- og regionalkørsel i og omkring Aarhus, Odder, Skanderborg, Syddjurs og Horsens kommune.

	Pakke 1
Køreplantimer	60.549
Antal ruter	6
Strækning / områder	Lokal- og regionalruter i og omkring Aarhus, Odder, Skanderborg, Syddjurs og Horsens kommuner
Antal kontraktbusser	23
Antal reservebusser	3
Drivmiddel	Diesel
Driftsstart	28. juni 2026
Kontraktophør	30. juni 2029
Forlængelsesperiode	Op til 2 x 1 år

Udbuddet er gennemført med udbudsproceduren "offentligt udbud", hvor busselskaberne har haft mulighed for at afgive tilbud på kørslen med overdragne og/eller "egne" dieselbusser. Udbuddet har omfattet option på HVO- Biodiesel.

Den kortere ordinære kontraktperiode på 3 år skyldes hensynet til opgradering af Aarhus Letbane til kvarters drift fra 2029, hvorved det er forventningen, at en del af kundestrømmen vil flytte til Letbanen fra specielt rute 100, som er en tungtvejende del af Midttrafiks 73. udbud. Kontrakten kan forlænges i op til 2 x 1 år.

Midttrafiks 73. udbud er tildelt efter tildelingskriteriet "laveste pris". Den samlede evalueringssum består af følgende delpriser:

- Variable chaufføromkostninger
- Variable busomkostninger
- Faste busomkostninger
- Faste administrative omkostninger
- Option på HVO-diesel.

Der indkom i alt 5 tilbud, hvoraf 2 tilbud er vurderet konditionsmæssige.

Følgende busselskaber afgav konditionsmæssige tilbud:

- GoCollective A/S
- Nobina A/S

Udbuddet tildeles til GoCollective A/S på baggrund af GoCollectives tilbud, idet tilbuddet er evalueret til at være "det økonomisk mest fordelagtige tilbud." Udbuddet er tildelt til GoCollective inden afholdelse af bestyrelsesmødet.

I forbindelse med tildelingen startede standstill-perioden, der løb til og med 10. november 2025. GoCollective har efterfølgende indsendt gyldig garanti for kontrakten, hvorfor kontrakten er lagt op til endelig underskrift hos GoCollective A/S mandag 17. november.

Kontrakten har driftsstart juni 2026.

Busoverdragelse samt forpligtelse til leje af anlæg i Odder

Ved Midttrafiks 34. udbud, i 2012, blev der taget beslutning om, at udbuddet skulle udbydes med busovertagelse ved kontraktens udløb.

GoCollective er derfor forpligtet til at overtage 31 hidtil anvendte dieselbusser. 23 af busserne laventré dieselbusser, som er pakket til overtagelse i Midttrafiks 73. udbud med hensigten om, at driften i Midttrafiks 73. udbud sker med laventré busser samt for at holde omkostningsniveauet for busoverdragelsen nede.

Størstedelen af de overtagne busser driftes i dag af GoCollective selv.

GoCollective er i kontraktperioden desuden forpligtet til at leje et bus- og vaskeanlæg beliggende på H.P.T Israelsens Vej 9 og 11, 8300 Beder pba. af en forpligtende aftale mellem Midttrafik og Odder Kommune fra 2020.

Region Midtjyllands projekt - "Mobilitet på en ny måde"

Region Midtjylland startede i 2023 et projekt, hvor man gerne vil undersøge om, der kan skabes mere bæredygtig mobilitet i Midtjylland, hvis flere mobilitetstilbud samles i ét tilbud.

Forsøgsprojektet vil indebære, at GoCollective skal medvirke til at afprøve det Region Midtjyllands forsøg med alternative mobilitetsformer i en afgrænset periode for udvalgte ruter.

Projektet er på nuværende tidspunkt fortsat i sit forstadie, men Region Midtjylland og Midttrafik har indlagt kontraktmæssig mulighed, i Midttrafiks 73. udbud, for at kunne afprøve projektet i op til 24 måneder og kan omhandle rute 306 og/eller 331.

Betydning for kunderne

Kunderne kan se frem til at driften hovedsageligt overgår fra højgulvs dieselbusser til laventré dieselbusser, hvorved bussen bliver mere handicapvenlig. Kunderne vil ligeledes opleve et bedre ind- og udstigningsflow.

Økonomi

Udbuddet er vundet med en samlet evalueringssum på kr. 52.930.999,80 kr. og en gennemsnitlig timepris, uden option, på kr. 849,98 kr.

Dette medfører en timeprisstigning på ca. 9 % sammenholdt med nuværende gennemsnitlige timepris.

Resultatet medfører, at Region Midtjylland overholder den fastsatte budgetramme for udbuddet.

Det er vurderingen, at stigningen kan være begrundet med busoverdragelsen, projekt Mobilitet på en ny måde, samt at timepriserne i 34. udbud var mindsket af den økonomiske risiko for leverandørerne ved at indlægge busoverdragelse ved kontraktophør.

Kontrakten er ligeledes omfattet af kundetilfredshedsbonus på op til 1.210.000 kr. årligt.

8 Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2024

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten for regnskab 2024 er nu tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der orienteres her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

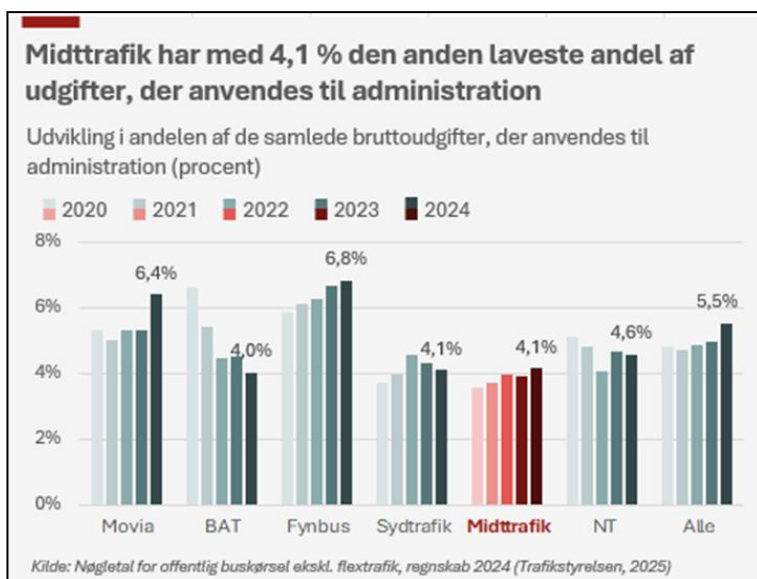
Trafikstyrelsens rapport om offentlig buskørsel indeholder en lang række nøgletal for udgifts- og indtægstyper. I rapporten indgår også Ærø og Fanø, men disse er udeladt i følgende analyse.

Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksekskab, Regnskab 2024 (mio. kr.)							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik ¹	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter	3.499,8	62,6	531,1	651,6	1.505,1	758,9	7.009,1
Salgsudgifter	236,2	1,9	31,3	39,7	89,5	53,7	452,3
Administrationsudgifter	255,3	2,7	41,2	29,5	69,0	38,8	436,5
Samlede udgifter	3.991,3	67,3	603,7	720,7	1.663,6	851,5	7.898,1
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.568,2	18,5	112,3	180,7	592,8	251,6	2.724,1
Offentlige instanser	226,1	8,5	41,1	65,6	119,3	69,5	530,1
Andre inkl. Kontrolafgifter	55,9	-	4,2	0,6	19,2	3,0	82,9
Samlede passagerindtægter	1.850,1	27,0	157,5	246,9	731,2	324,1	3.336,8
Tilskud							
Tilskud fra regioner	566,1	-	151,5	124,2	214,8	168,8	1.225,4
Tilskud fra kommuner	1.571,8	40,3	294,7	349,7	715,6	359,1	3.331,2
Samlede tilskud	2.137,9	40,3	446,2	473,9	930,3	527,9	4.556,5
Øvrige tilskud	3,2	-	-	-0,2	2,0	-0,6	4,4
Samlede indtægter	3.988,1	67,3	603,7	720,9	1.661,6	852,0	7.893,6
(1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at Midttrafiks resultat ikke bliver byrdefordelt til Midttrafiks ejere							
Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024 (Trafikstyrelsen, 2025)							

Midttrafik er et af Danmarks billigste trafiksekskaber målt på andelen af udgifter, der anvendes til administration

Et vedvarende fokusområde for Midttrafik er de administrative udgifter. Andelen af de samlede bruttoudgifter, der anvendes til administration, er for Midttrafik steget fra 3,5

% i 2020 til 4 % i 2022. For 2024 er den steget lidt til 4,1 %. Midttrafik er dermed fortsat et billigt trafiksselskab, når det måles på andelen af udgifter, der går til administration.



Udover administration fordeler Midttrafiks samlede udgifter sig med 90,5 % til driftsudgifter og 5,4 % til salgsudgifter.

Når der i stedet ses på forholdet mellem køreplantimer og administrations-udgifter, har kun BAT en lavere administrationsudgift pr. køreplantime. Når der ses på bruttoudgiften pr. køreplantime, har kun Fynbus og NT en højere udgift end Midttrafik, som lander på landsgennemsnittet.

Midttrafiks bruttoudgift pr. køreplantimer ligger på niveau med landsgennemsnittet

Udgifter pr. køreplantime, Regnskab 2024

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter pr. køreplantime	862	777	971	828	893	905	876
Salgsudgifter pr. køreplantime	58	24	57	50	53	64	57
Administrationsudgifter pr. køreplantime	63	33	75	37	41	46	55
Bruttoudgifter pr. køreplantime	983	835	1.103	916	987	1.016	987

Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024 (Trafikstyrelsen, 2025)

Midttrafiks bestillertilskud er blandt de laveste

Tilskud fra kommuner og region er en væsentlig forudsætning for at opretholde et tilfredsstillende serviceniveau. Målt som antallet af køreplantimer pr. indbygger har kun Fynbus og Sydtrafik et lavere serviceniveau end Midttrafik. Til sammenligning er serviceniveauet hos Movia og NT henholdsvis 20 % og 15 % højere end Midttrafiks.

Midttrafiks serviceniveau afspejles i tilskuddet fra kommuner og regioner. Sydtrafik modtager et lavere tilskud pr. indbygger. Samtidig ligger Midttrafiks tilskud pr. indbygger væsentlig under det vægtede landsgennemsnit og hele 31 % under NT, der har landets højeste bestillertilskud pr. indbygger, hvis der ses bort fra BAT.

Midttrafiks tilskud fra kommuner og region ligger under landsgennemsnittet målt pr. indbygger og pr. køreplantime

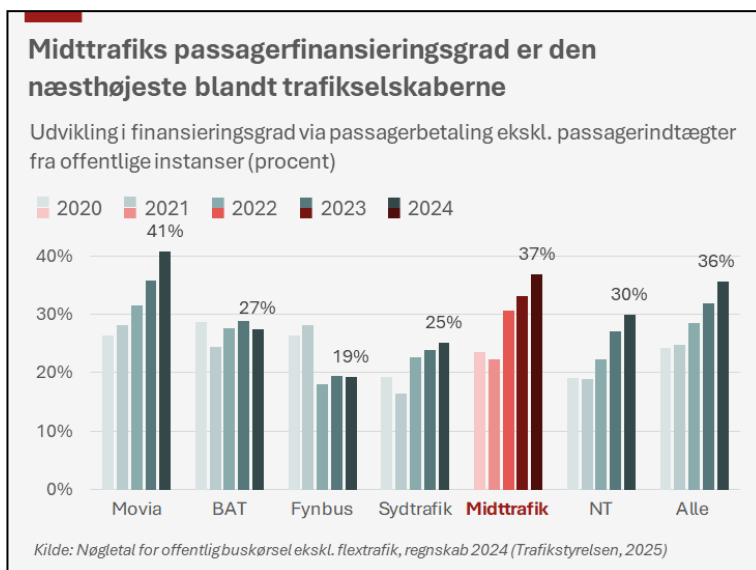
Antal køreplantimer og tilskud pr. indbygger samt tilskud pr. køreplantime, Regnskab 2024

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1000 indbyggere	2.747	39	502	730	1.374	593	5.984
Antal køreplantimer (tusinder)	4.061	81	547	787	1.686	838	8.000
Køreplantimer pr. indbygger	1,5	2,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,3
Tilskud pr. indbygger							
Regionalt tilskud	206	-	302	170	156	285	205
Kommunalt tilskud	572	1.031	588	479	521	606	557
Tilskud pr. indbygger i alt	778	1.031	890	649	677	891	762
Tilskud pr. køreplantime							
Regionalt tilskud	139	-	277	158	127	201	153
Kommunalt tilskud	387	501	539	445	424	428	416
Tilskud pr. køreplantime i alt	526	501	815	602	552	630	570

Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024 (Trafikstyrelsen, 2025)

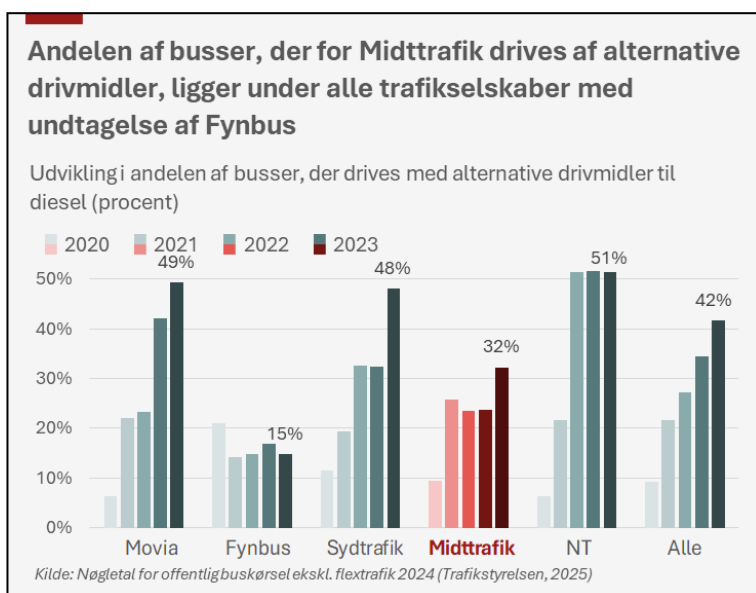
Midttrafiks selvfinansieringsgrad er den næsthøjeste blandt trafikselkaberne

Alle trafikselkabernes udgifter skal dækkes enten vha. passagerindtægter, indtægter fra offentlige instanser eller bestillertilskud fra regioner og kommuner. Den rene passager-selvfinansieringsgrad – det vil sige passagerbetaling ekskl. indtægter fra offentlige instanser som statslig kompensation og kommunalt køb af skolekort – er 37 % for Midttrafik. Dette er kun 4 procentpoint lavere end Movias og henholdsvis 7 og 12 procentpoint højere end NT og Sydtrafik.



Omstilling til alternative drivmidler

Trafiksekskaberne oplyser, hvilke drivmidler der anvendes til busdriften. Størstedelen af busserne drives fortsat af fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er konventionel diesel, men andelen af busser, der anvender alternative drivmidler – især el – er stigende.



Med undtagelse af Fynbus har alle trafiksekskaber en højere andel af busser, der kører på alternative drivmidler. Elbusser udgør den største kategori indenfor alternative drivmidler, og i 2024 kørte 27 % af Midttrafiks 757 busser på el. Til sammenligning er andelen af elbusser for de øvrige trafiksekskaber som følger: 44 % for Movia, 9 % for BAT, 7 % for Fynbus, 39 % for Sydtrafik og 32 % for NT.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2024

9 Orientering: Siden sidst

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

H.M. Kongen indvier batteritog på Midtjyske Jernbaner

Inden årets udgang pensionerer Midtjyske Jernbaner sine otte gamle dieseltog og idriftsætter syv nye batteritog – Danmarks første batteritog. Dermed tager både Midtjyske Jernbaner og den kollektive trafik et stort og vigtigt skridt mod en grønnere fremtid.

Fredag 19. december 2025 er der officiel indvielse af Danmarks første batteritog. Midtjyske Jernbaner holder derfor "Den Store Batteritogsfest", hvor alle er inviteret.

Indvielsesfesten starter kl. 10.00 med officielle taler på Holstebro Station, hvor bl.a. transportminister Thomas Danielsen, regionsrådsformand Anders Kühnau og borgmestrene fra Lemvig, Holstebro og Ringkøbing-Skjern vil deltage. Kl. 10.30 ankommer H.M. Kongen til Holstebro Station for at køre med batteritog til Lemvig, hvor han kører det røde bånd over for at markere indvielsen af Danmarks første batteritog. Samtidigt vil Midtjyske Jernbaners lokomotivfører, der i sin tid hentede det første af de ikoniske Y-tog til Lemvig, køre Y-toget ind på værkstedet en sidste gang som symbol på, at en æra er slut.

Billetkontrollører deltager i forsøg med kropskameraer

Midttrafik samarbejder med Aalborg Universitet om et forskningsprojekt, der skal undersøge effekten af kropskameraer blandt billetkontrollører - både i forhold til arbejdsrelateret vold og medarbejdernes tryghedsfølelse. Billetkontrollørerne i Midttrafiks områder har båret kropskameraer siden 20. september.

Selvom det burde være lige så naturligt at betale for sin busbillet som at betale for sin leverpostej i supermarkedet, er det nødvendigt at lave billetkontrol i Midttrafiks busser og letbane og dermed sikre, at kunderne rejser med en gyldig billet. Har kunderne ikke en billet, risikerer de at få en kontrolafgift. En kontrolafgift, der nogle gange udløser en voldelig hændelse mellem kunde og billetkontrollør.

Billetkontrollører har som andet service- og frontpersonale en forhøjet risiko for at blive udsat for chikane, ydmygelser, trusler og vold sammenlignet med andre faggrupper. Et forskningsprojekt fra Aalborg Universitet skal nu undersøge, om kropskameraer kan reducere risikoen og nedbringe de voldelige hændelser.

Projektet skal samtidig undersøge, om kropskameraerne skaber mere tryghed hos billetkontrollørerne.

Forskningsprojektet er støttet af Trygfonden og løber fra 20. september til 31. december 2025, hvorefter det bliver evalueret.

Nye letbanetog til Aarhus Letbane

Aarhus Letbane indgik 2. december 2025 aftale med Stadler om køb af otte nye tog med mulighed for yderligere tolv tog. De nye tog betyder, at Letbanen kan øget antallet af afgang – også i myldretiden- og at der bliver plads til endnu flere passagerer fra sommeren 2029. Fra sommeren 2029 fordobles antallet af afgang for passagererne på L2 fra Lystrup/Nye og Lisbjergskolen, som begge får 15 minutters drift til/fra Aarhus H i dagtimerne. Samtidig bliver antallet af afgang mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital øget, så der kører et letbanetog i hver retning hvert 5. minut. I den anden ende af L2 vil passagererne i Odder også opleve en fordobling af antallet af afgang – fra 30 minutters drift til 15 minutters drift i dagtimerne på hverdage.

Togene er af typen Citylink. De er 49 meter lange, har en tophastighed på 100 km/t og plads til 152 siddende og 180 stående passagerer – i alt 332 passagerer. Det er 80 flere end de nuværende Tango-tog. De nye længere tog rummer også fire dobbeltdøre og to flexrum og forbedrer dermed også muligheden for at medbringe cykel og barnevogn. Ved dørene ind til flexrummene vil der være udskydelige trin, hvilket forbedrer tilgængeligheden. Udover at de nye letbanetog har plads til endnu flere passagerer, er de udstyret med en batteripakke, der gør, at togene kan køre op til 10 km uden strøm fra køreledninger – en løsning, der giver fleksibilitet og gør, at Letbanen kan køre – også når der er is på køreledningerne eller på anden måde ikke er strøm.

10 Eventuelt